

Fordson

KÄSIRAAMAT
TRAKTORIJUHTIDELE

Os. Ford A/B

HELSINGI, SOOME

Fordson

**KÄSIRAAMAT
TRAKTORIJUHTIDELE**

of Ford A/B

HELSINGI. SOOME

Helsinki 1937
Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran
Kirjapainon Oy.

TEHNILINE ERITLUS.

MOOTOR: 4 sil., 4 taktiline mootor, silindrid valatud ühte rühma. Läbimõõt 105 m/m., kolvikäik 127 m/m., silindrimaht 4.4 ltr. Silindrite süütejärjekord 1—2—4—3. Kompressiooni suhe madalsurve kaanega 3.84:1 (petrooleumi jaoks) ja kõrge-surve kaanega 4.56:1 (bensiiini jaoks). Mootori võime 1100 tiiru juures minutis 26 h.j. petrooleumi ja 30 h.j. bensiiini kütte juures. Malm kolvid varustatud 4- ja kompressioonrõngaga, kõik kolvisõrmest ülalpool. All üks lai õlirõngas. Täielikult koormatud kolvisõrmed vedrutavate lukkrõngastega. Klapid kroomnikkel terasest. Tõstekõrgus 8 m/m.

ÕLITUS: Pritsimisõlitus süsteem, õlifiltriga. Karterisse mahub 9 ltr. ja käigukasti 12 ltr. õli.

PÕLETISAIN. — Juurdevool oma raskuse abil. Anumasse mahub 75 ltr. petrooleumi ja 5 ltr. bensiiini.

GAASISTAJA: "Kingston" eelsoojendusplaadiga karburaator petrooleumi või toorõli jaoks ühes madalsurve silindrikaanega ja "Zenith" karburaator bensiiinikütte traktoritel, kõrge-surve silindrikaanega.

REGULAATOR: Kapseldatud tsentrifugaal regulaator, monteeritud magneeto hammasrattale, on seatav juhi istmelt kuni 1500 tiirule minutis.

ÕHUPUHASTAJA: Vesifilter ujukiga, maht 15 ltr.

SÜUDE: Kõrgepinge Bosch-magneeto ergutusstarteriga.

JAHUTUS: Termosüfoon ja pump. 45 sm. ventilaatorit käivitab V-kujuline rihm. Jahutajasse mahub 45 ltr. vett.

JÕUÜLEKANNE: Käigukast, kolm käiku edasi ja üks tagasi. Kõik võllid tiirlevad rull-laagritel. Jõuülekanne taga-

teljele tiguvõlli ja tiguratta abil. Põllutöötraktor aeglase ülekandega (punane märk tagasilla kestal) ja kiire ülekandega (roheline märk tagasilla kestal). Traktor on müügil nurk- või peitelraudadega tagaratastel.

SIDUR: Ketassidur 17 teras ketast, mis töötavad õlis.

PIDUR: Ketaspidur käigukastis teotseb siduri pedali abil.

TAGATELG: Pool koormamatu. Pooltelg ja hammasratas ühes tükis. Differentsiaali risttelg nelja hammasrattaga vahetatavatel pronkspuksidel. Teljed asetuvad neljal tugeval rulllaagril.

ROOLISEADELDIS: Tigu ja sektor. Vahendussuhe 7.8:1. Autotüübiline rooliratas 46 sm. läbimõõduga.

EDETELG: Karastatud sepisteras. Kinnistus kolmes kohas. Vedrutav mootori kinnistus.

RATTAD: Valurauast ederattad on asetatud seatavaile rull-laagreile. Tagarataste kodarad on joodetud rummu külge ja neetidega kinnitatud pöiale. Traktor on saadaval kas nurkraudadega (24 tk.) või peitelraudadega (48 tk.).

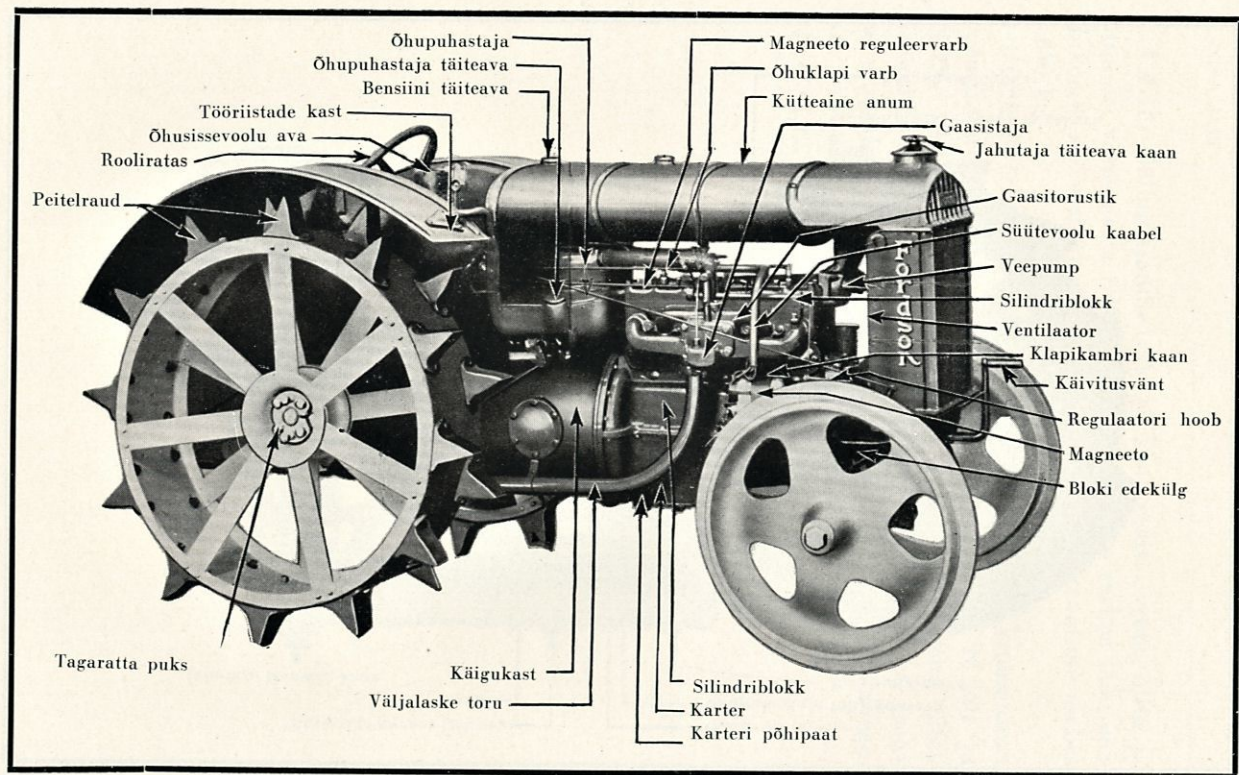
KAITSETHIVAD: Tagaratastel kaitsetiivad ja veoraua kohal astmeplaat.

VEORAUA PIKENDUS: Veokonksule kinnitatud pikendusraud pikendab seda 18 sm. võrra.

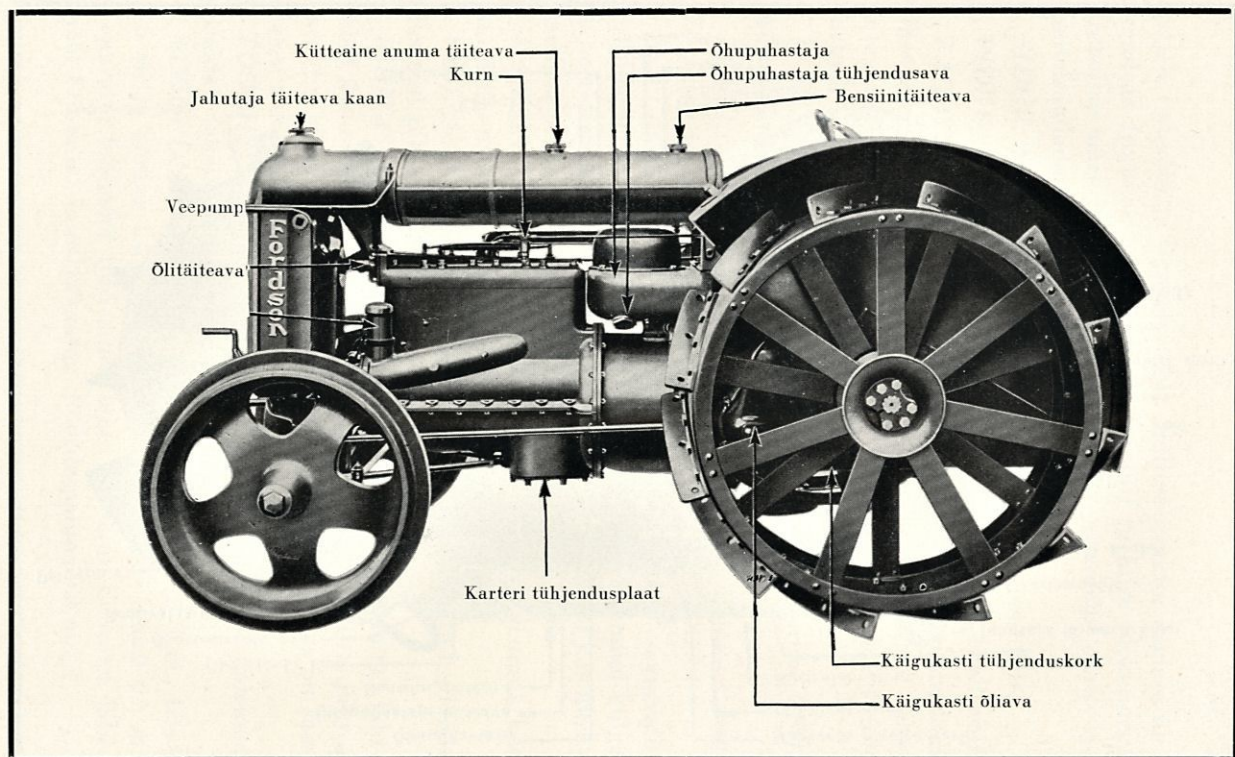
RIHMASEIB: Saadaval eritellimisel. Laius 165 m/m., läbimõõt 241 m/m. Kiirus sama mis mootorilgi, 1100 tiiru juures minutis, rihma kiirus on 852 m. minutis. Rihmaratas on saadaval siduriga või ilma.

TÖÖRIISTAD: Armatuurilauale asetatud tööriistadekast sisaldab täieliku tööriistade valiku, 11 eritööriista.

MÕÕDUD: Telgede vahe 1.6 m. Pikkus on 2.75 m., laius 1.6 m. ja kõrgus 1.4 m.; kõige väiksem kõrgus maast 0.5 m. Tagaratta läbimõõt 1065 m/m., laius 305 m/m. Ederatta läbimõõt 710 m/m., laius 125 m/m. Pöörderaadius 3.2 m.



Joonis 1.
Fordson traktor — gaasistaja poolt vaadatuna.



Joonis 2.

Fordson traktor — õlitäiteava poolt vaadatuna.

KAAL: Põllumajandustraktori kaal juhita, veeta, õlita ja muu eri varustusega 1,400 kg. Traktori kogu raskus täies sõidukorras s.o. vesi, õli, kütteaine ja juht juure arvatuna umbes 1,650 kg.

ÜLEKANDESUHTED JA KIIRUSED. Balloon kummidega varustatud põllumajandustraktor millel on 600×16 ede ja 11.25×24 tagakummid ja ka põllumajandustraktor ilma kaisetiibadeta ja ratasteta, — teehöövli, vedurite j.t. jaoks on müügil ka edaspidi 1935 a. mudeli standard ülekandega, kus kiirused on järgmised: I käik 3,5 klm., II käik 5 klm., III käik 12,5 klm. ja tagasi 4,75 klm. tunnis.

Kui mootori tiirude arv on 1100 minutis, saadakse järgmised ülekandesuhted ja kiirused standard, eriülekande ja tööstus-traktoritega eri käikudel:

Käik	Traktori tüüp	Mootori ja tagaratta vaheline suhe	Tigu võlli tiirude arv	Tagatelje tiirude arv	Traktori kiirus			
					Tavaliste ratastega läbim. 1067 mm.		Kummiratastega läbimõõt 1016 mm.	
					meet. min.	km. tunn.	meet. min.	km. tunn.
1:ne	Standard	62.63: 1	298.52	17.56	58.8	3,2		
	Eiline	79.02: 1	236.64	13.92	46.6	2,5		
	Tööstus	40.52: 1	286.52	27.14	—	—	86.6	5.19
2:ne	Standard	44.46: 1	420.53	24.74	82.5	5,0		
	Eriline	56.10: 1	333.30	19.61	66	4,0		
	Tööstus	28.77: 1	420.53	38.23	—	—	122	7.32
3-as	Standard	17.74: 1	1054.00	62.00	208	6,9		
	Eriline	17.74: 1	1054.00	62.00	208	6,9		
	Tööstus	11.48: 1	1054.00	95.82	—	—	305	18.3
Tagasi	Standard	46.39: 1	403.15	23.72	79	4.75		
	Eriline	58.50: 1	319.77	18.81	63	3.75		
	Tööstus	30.01: 1	403.15	36.65	—	—	117	7.01

Jõud veokonksul:

	1. käik	2. käik	3. käik
Standard	1,450 kg	1,000 kg	500 kg
Eriline	1,620 „	1,140 „	500 „
Töötus	850 „	750 „	150 „

MIDA TULEB TEHA ENNE TRAKTORI KÄIVITAMIST.

Jahutaja täitmine veega.

Enne traktori käivitamist tuleb järelevaadata, et jahutaja oleks täidetud puhta veega. Kuna mootori jahutus kõigepealt on oleneb vajalikust veehulgast, on eriti tähtis valvata selle järele, et jahutaja oleks veega täidetud. Veepinda on vaja kontrollida vähemalt kaks korda päevas ja kui vaja, vett juure lisada. Ühtlasi tuleb hoolt kanda, et vesi ei sisaldaks mingisugust mustust, mis ummistaks jahutaja torud ja põhjustaks vee keemise.

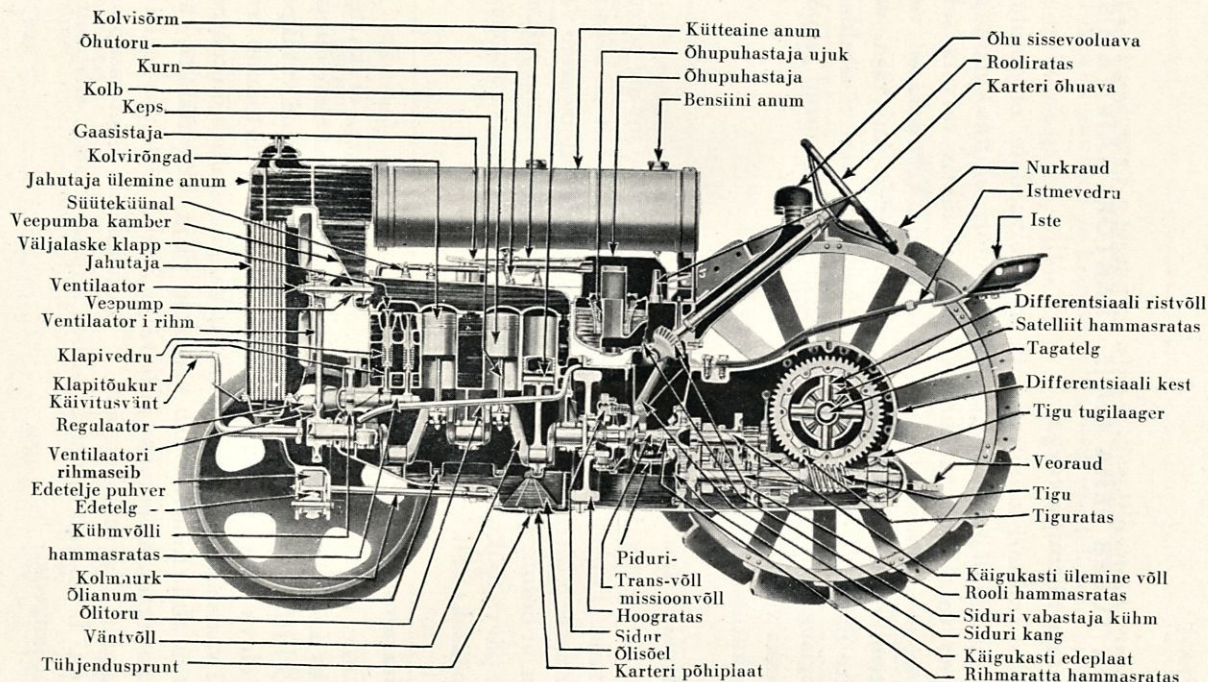
Jahutussüsteemi veemaht on 45 liitrit.

Kütteaine anuma täitmine.

Mootor pannakse käima bensiiniga ja viiakse siis üle petrooleumile. Petrooleumi anumasse mahub 75 liitrit ja bensiini anumasse 5 liitrit. Enne mootori käivitamist tuleb järele vaadata, et bensiini anum oleks täidetud ja et petrooleumi jatkuks ühe päeva tööks. Kütteaine valatakse läbi kurna, et anumasse ei pääseks vett ega prügi.

Õlitaseme kontrollimine.

Enne traktori käivitamist tuleb kontrollida, et karteris oleks küllaldaselt esmajärgulist mootorõli. Karteri õlimahut on 9 liitrit. Äratarvitatud õli asendatakse mootori vasakpoollele oleva õliava kaudu. Õige õlitaseme kontroll toimub traktori vasemal poolle käiguvahetus kangi ees oleva õlikontrollvarva abil. Kontrollvarb võetakse välja, kuivatatakse, asetatakse tagasi ja võetakse jälle välja. Siis on tema peal näha õli tasapind. Varval olev täht "F" tähistab õli õiget tasapinda, kuna "L" näitab tasemet, millest õlipind kunagi allapoole ei tohi langeda.



Joonis 3.

Mootori läbilõige.

Õlipinna kontrolli võib sooritada ainult mootori seisu ajal.

Peale selle tuleb vaadata, et käigukastis ja differentiaalis oleks sobiv õli täiteava kõrgusel (v. lk. 14). Käigukasti ja differentiaali mahub kokku umbes 12 liitrit.

Õhupuhastaja täitmine.

Enne mootori käivitamist tuleb õhupuhastaja täita puhta värske veega kuni vesi hakkab välja voolama täiteavast.

Mootori käivitamine.

Külma mootori käivitamisel toimitagu järgmiselt:

1. Asetage käiguvahetuskang vabasse asendisse s.o. sääraselt, et vahetuskang liiguks umbes 5 sm võrra külgede poole.
2. Tühjendage gaasistaja ujukkamber kütteinest, kambri all oleva kraani abil, milline peale seda jälle kinni keerata.
3. Avage gaasistaja reguleernõel ühe tiiru võrra (v. joonis 7).
4. Vaadake, et anumaks oleks bensiini ja asetage vahetuskraan täht "G" peale (v. joonis 6).
5. Sulgege õhuklapp (choke) tõmmates selle reguleervarva täielikult välja.
6. Asetage armatuurlaul olev süütekang segmendi äärmisse ülalseisu, millega katkestate süütevoolu.
7. Seadke regulaator tühikäigule lükates reguleervarva täieliku eelseisuni.
8. Käivitage mootorit vändast 2 tiiru, millega imete sisse küllastatud gaasisegu.
9. Avage õhuklapp umbes pooleni ja lükake süütevarb alla, lülitades seega süütevoolu. Käivitage mootorit jälle, siis ta läheb käima. Peale selle asetage süütevarb alaseisu, varajasele süütele.

10. Kui mootor on töötanud bensiiniga paar minutit, asetage kütteaine vahakraan "K" s.o. petrooleumile.

11. Avage õhuklapp täielikult lukates reguleervarb sisse kuni lõpuni. Kui mootor ei süüta korralikult, vaid jätab vahele, avage vähekesi karburaatori reguleernõela, kui aga mootor käibib ehaühtlaselt ja väljalaske torust tuleb musta suitsu, käänake nõela vähe paremalepoole kuni mootor hakkab käibima ühtlaselt ja ilma suitsuta. Kui on väga külm ja traktor on jäetud ööseks välja, võib käivitamist suuresti kergendada valades sooja vett jahutajasse ja õhupuhastajasse.

Tähelepanna! käivitades sooja mootorit pole vaja sulgeda õhuklappi.

Traktori käimapanek.

Niipea kui mootor käibib korralikult, võib traktoriga alustada liikumist, mis toimub järgmiselt:

1. Suruge siduri pedaal nii sügavale kui ta läheb.
2. Lükake peale selle käiguvahetuskang soovitud asendisse. Seda toimingut võib hõlbustada siduri pedali kerge lödvendamisega.
3. Tõstke peale selle jalg aeglaselt siduri pedaalilt ja seadke regulaator normaal kiirusele.

Süüdet reguleeritakse armatuurilaua asuva süütevarva abil. Süütevarva viimisega äärmisesse ülemisesse seisundisse lülitakse vool välja ja mootor lakkab käibimast. Mootori käibides normaal tiirudega, peab süütevarb olema äärmises alumises seisundis.

Mootori kiiruse reguleerimine.

Mootori kiirust reguleerib regulaator, mida võib seada juhi istmelt. Mootori normaal tiirude arvuks on ettenähtud 1100 tiiru minutis, mis anab suurima veojõu. Tagarattad

teevad siis 24 tiiru minutis kiire käiguga ja 20 tiiru aeglase käiguga traktoril kui käiguvahetuskang asub teisel käigul. Seda käiku kasutatakse tavaliselt põllutöödeks.

Käigud.

Traktoril on kolm käiku edasi ja üks tagasi. Traktori käimapanekul asetatakse käiguvahetuskang sellele käigule, millega kavatakse töötada s.t. harilikult 2-sele käigule (künnikäik). Esimest käiku on vaja kasutada vaid väga harva. Kolmandat käiku kasutatakse tühisõiduks.

Ärge kasutage kunagi kolmandat käiku uue traktori esimeste tööpäevade kestel, vaid töötage ainult teisel käigul. Sõites traktoriga kolmandal käigul, siis kui ta on veel täiesti uus, võib juhtuda et käigukasti hammasrattad sööbuvad kinni võllidesse.

Ärge hoidke jalga siduri pedalil.

Sõidu ajal ei tohi kunagi hoida jalga siduri pedalil, mille läbi tekib otstarbetu kulumine, sest siduri vedrude vähenenud surve mõjul, lamellid võivad kergesti liikuda ja vigastuda.

Mõnes raskes olukorras, näiteks kui traktori tagarattad sööbuvad maasse, võib juht hoida jala pedalil, et tarviduse korral sidurit kiiresti alla suruda.

Traktori sissesõitmine.

Uus traktor nõuab suuremat hoolt esimestel päevadel kuni kõik osad on jõudnud end täielikult "sissetöötada". Sissesõidu ajal tuleb mootorit hoida suurima hoolega. Hoiduge raskest veost ja ärge laske mootorit kunagi rünnata eriti siis kui ta on veel külm.

ÕLITAMISSÜSTEEM.

Õlitamine on asjaolu, mis rohkem kui miski muu mõjub traktori elueale ja seega ka traktori töö ökonoomsusele. On seepärast äärmiselt tähtis, et kõikide osade õlitamisele osutataks suurimat tähelepanu ja jälgitaks allpool toodud nõuandeid ja juhtnööre.

Tarvitage ainult kõrgekvaliteedilist õli, mis vastab allpool tähendatud markidele:

Aastaaeg	Mootor	Käigukast	määrdeprits
Suvel	BB (SAE 50)	C (SAE 160)	C (SAE 160)
Talvel	A (SAE 30)	CW (SAE 90)	CW (SAE 90)

Mootori õlitamine.

Kõiki mootori osi õlitatakse prits-süsteemi abil karteris, mis on kujundatud õlireservuaariks mahuga 9 liitrit.

Õli pannakse ringlema hoogratta tiirlemise abil ja surutakse torusse, mis viib mootori edeosse, kust ta valgub alla karterisse. Karter on varustatud nelja õlikünaga, üks iga silindri jaoks ja kepsu alumine ots on kujundatud kühvliks, mis väntvõlli tiirlemisel surub õli alumisesse kepsu laagrisse ja ühtlasi peenete õli pritsmete näol, tõhusalt õlitab kõiki liikuvaid mootori osi.

Õlijuhtmest õli valgub läbi karteris oleva sõela tagasi mootori tagaossa, kus ta hoogratta tiirlemise mõjul uuesti surutakse läbi õlitoru mootori edeossa. Sellaselt õli hoitakse alalises ringvoolus ja saavutatakse mõjuv õlitus.

Mootoris tuleb tarvitada ainult heakvaliteedilist õli, mille õlitus on mõjuvam ja seetõttu on liikuvate osade kulumine

väiksem. Ühtlasi peab õli omama säärase viskositeedi, et laagri pindade vaheline hõõrumine õli välja ei suruks ja pinnad omavahel kokku ei puutuks. Liiga paksul õlil on kalduvus tahmuda ja hanguda kolvi rõngaste, klapi säärite ja laagrite ümber.

Pideval töötamisel tuleb õli pinda kontrollida kaks korda päevas. Mingil tingimusel ei tohi õlipind langeda alla "L" märgi kontrollpulgal.

Õlipinna kontroll ja õli juure lisamine toimub mootori seisua ajal, mille juures traktor peab asetuma loodjoones. Enne õli valamist pühkige hästi puhtaks õli täiteava ümbrus, et tolmu ühes õliga ei sattuks mootorisse.

Õli vahetus karteris.

Uues mootoris tuleb õli vahetada peale esimest 30 töötundi, hiljem iga 60 töötunni järele. Õli väljalaskmiseks avatakse kork karteri all ja vaadatakse järele, et kõik karteri õli oleks väljas enne korgi tagasi asetamist ja uue õli sisse valamist. Ühenduses õli vahetusega tuleb välja võtta õli anumad põhiplaat ja sõel puhastada petrooleumiga.

Kui traktor jäetakse seisma pikemaks ajaks, tuleb vana õli välja lasta ja uus sisse valada. Peale selle lastakse mootoril paar minutit töötada. Seeläbi puhastatakse kõikidele osadele, kattes neid õhukese kihtiga.

Õli väljalaskmist tuleb alati toimetada siis kui mootor on soe.

Käigukasti ja differentiaali õlitamine.

Hammasrattad käigukastis ja differentiaalis õlitatakse käigukasti õliga, mida valatakse käigukasti kaane sees oleva ava kaudu. Käigukasti õlimaht on 12 liitrit ja täitmisel peab õli ulatama täiteava ääreni.

Kui traktor on uus tuleb õli käigukastis vahetada umbes

100 töötunni järele ja pärast seda iga 200 töötunni järele. Õli soendamisega kergendatakse käigukasti täitmist uue õliga.

Magneeto õlitamine.

Magneeto ankur tiirleb kuullaagritel, mis on täidetud laagrimäärdega, mida jätkub umbeks 6 kuuks. Reguleerõnga vilttihend on imbutatud õliga, mida samuti jätkub 6 kuuks. Seepärast on küllalt kui laagrite määret ja õli reguleerõngas uuendatakse üks kord aastas. Selleks tuleb magneeto võtta lahti, mida peab tegema asjatundja. Tarvitage ainult Bosch kuullaagrimääret. Jagaja hammasratta laagrit tuleb õlitada paar korda nädalas mõne tilga masinaõliga magneeto peal asuvas õliniplis.

Eriti tähelepanelikult tuleb valvata selle järele, et mingit õli ei sattuks katkestaja kontaktidele. Õli, mis söestub katkestaja kontaktidel, põhjustab nimelt nende kontaktide kiire läbipõlemise, mille tagajärel magneeto töötamine muutub korrapäratuks.

Õlitamine kõrgesurve pressi abil.

Õli surumiseks kõikidesse osadesse, mis on varustatud kooniliste õliniplitega, kasutatakse kõrgesurve pressi, mis kuulub traktori tavalise varustuse hulka. Selle pressi abil surutakse õli üle 300 atmosfäärilise survega kõikidesse laagripindadesse ja ühenduskohtadesse. Selle kõrge surve tagajärel uus õli surub välja vana määrideõli ja saavutatakse eriti mõjukas õlitus. Kõikide määrideniplite jaoks tarvitatakse käigukasti õli.

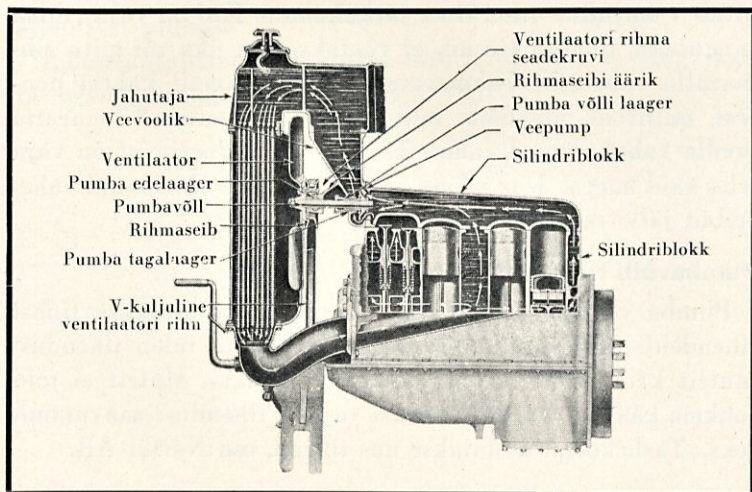
Kuidas käsitada pressi.

Asetage pressi ots niplile ja suruge tugevasti käepide sisse. Ühe käega hoidke press kohal ja teisega tõmmake käepide tagasi. Korrake seda seni kuni vana õli on välja surutud, või kuni nippel enam ei võta endasse uut õli.

JAHUTUSSÜSTEEM.

Mootori jahutus.

Mootori jahutus toimub vee abil, mis ringleb suuremõõdulistes veesärkides silindrite, plahvatuskambrite ja klappesade ümber. Vesi liigub alaliselt, vee erikaalu vahe tagajärjel, mida omab külm vesi jahutajas ja soe vesi veesärkides (termosüfoonsüsteem), osalt silindri bloki edessa paigutatud veepumba abil. Pump kiirendab sooja vee voolu mootorist jahutajasse, kus see jahutatakse külma õhu vooluga, mida imeb jahutaja taha asetatud ventilaator. Jahutaja veemaht on ligi 45 liitrit. Mootori ülekuumenemise vältimiseks tuleb jahutaja alaliselt hoida veega hästi täidetud. *Vesi peab alati ulatama üle jahutaja torude ülemiste otsade* (v. joonis 4).



Joonis 4.
Jahutussüsteem, näidates vee ringvoolu.

Veenduge vähemalt kaks korda päevas, et jahutajas oleks küllaldaselt vett. Tuleb teha omale harjumuseks täita jahutaja veega alati enne traktori käivitamist ja samuti alati siis kui mootor seisma jäetakse, et lisada õli või kütteainet. Jahutaja täitmise äärmist tähtsust ei tohi alahinnata, tuleb alati tähelepanelikult jälgida, et jahutaja oleks täiesti täidetud veega.

Põhjus selleks, et jahutaja peab olema alati ääreni täidetud, peitub selles, et vee ringvool viibimata katkeb, kui vee pind langeb alla jahutaja torustiku ülemist pinda. Kui vesi langeb alla seda pinda, keeb ta kohe ära ja mootor läheb tuliseks. Kui pea kogu vesi on ärakeenud, ei tohi mingil tingimusel kohe külma vett peale valada, mille tagajärjel silindriblokk võib lõhkeda.

Ventilaatori rihma reguleerimine.

Ventilaator ja veepump asetuvad samal võllil ja neid käivitab V-kujuline rihm ilma jätkukohata. Kui on vaja rihma pingutada, toimub see nii, et võetakse ära üks või mitu rihmaratta vaheseibi. Rihmaratas koosneb nimelt kahest poollest, milliseid ühendab neli läbikäivat polti. Rihmaratta poolte vahel asuvad vaheseibid. Seda reguleerimist on vaja teha vaid harva. Uue rihma asetamisel tuleb äravõetud vaheseibid jälle tagasi panna.

Pumbavõlli tihendusmutter.

Pumba võlli mõjuvaks tihendamiseks kasutatakse tinast tihendeid. Kui vesi imbub tihendusest läbi, tuleb tihendusmutrit kruvikäänaja abil koomale käämata. Mutrit ei tohi rohkem käämata kui hädapärast vajalik tihenduse saavutamiseks. Tarbekorral asetatakse uus tihend, osa N-8521 AR.

Jahutaja puhastamine.

Jahutajat tuleb vahetevahel puhastada, milleks avatakse

veeäravoolu kraan. Uut vett tuleb niikaua valada peale, kuni näha on, et äravoolav vesi on puhas.

Mõnikord on, võib olla, vajalik puhastada põhjalikult kogu jahutussüsteemi. Selleks tuleb pangi vee sees ärasulatada mõni peotäis soodat ja lahu valada jahutajasse. Selle lahuga lastakse mootor mõni tund käibida, tühjendatakse siis jahutaja ja täidetakse puhta veega.

Külma ilmaga tuleb vesi jahutajast tingimata välja lasta kui traktor jäetakse seisma, kui traktor ei asu kohas kus võib olla täitsa kindel, et temperatuur ei lange alla 0°. Kui vesi jäätub, ei lõhke mitte ainult jahutaja, vaid ka silindri blokk ja kaan. Ärge minge ära traktori juurest, enne kui olete veendunud, et kõik vesi on väljunud traktorist.

Jahutaja hooldus talvel.

Et hoida ära jahutaja külmumist, on soovitatav talvel jahutaja katta papiga, mis kataks umbes kolmandiku jahutaja alumisest pinnast.

Lühemaajalistel peatumistel võib jahutaja hea eduga katta tervelt vildiga või presendiga.

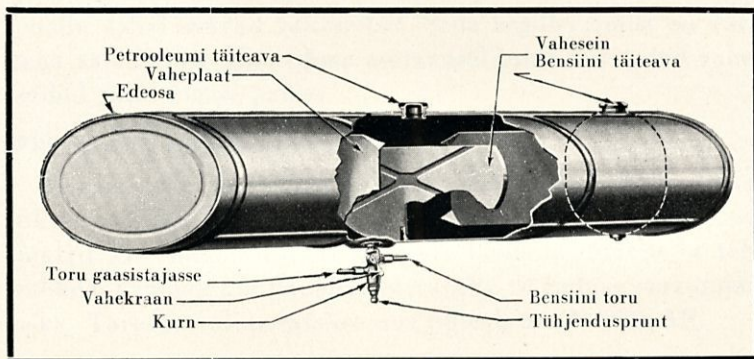
KÜTTEAINE SÜSTEEM.

Kütteaine anum.

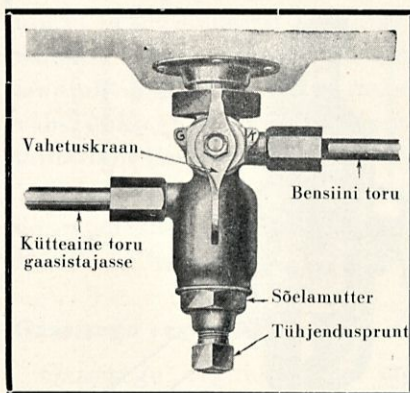
Töötamisel vaadatagu järgi, et augukene kütteaine anumal korgis poleks ummistunud. Sel puhul õhk ei pääseks anumasse ja kütteaine ei saaks voolata gaasistajasse. Kütteaine anuma all leidub kurn, mille otstarb on koguda vett ja prügi, mis võivad sinna sattuda anuma täitmisel. Kurni kraan tuleb avada üks kord päevas, nii et sinna kogunud mustus välja valguks. Peale selle tuleb kurn vahetevahel veel lahti võtta ja puhastada, et vältida sõela ummistumist, mille tagajärjel kütteaine ei voolaks gaasistajasse.

Gaasistaja.

Mootori paremal küljel asuva gaasistaja (v. joonis 7) ülesandeks on valmistada mootorile kohast gaasisegu, mis koosneb bensiinist ja õhust või petrooleumist ja õhust õiges vahekorras.



Joonis 5.
Kütteaine anum.



Joonis 6.

Kurn ja kütteainekraan.

maast gaasistajasse oma ruskuse tagajärjel ja gaasisegu reguleeritakse nõelventiili abil, mis asub gaasistaja ujukkambri peal. Et saada kohast suhet kütteaine ja õhu vahel, tuleb nõela harilikult avada 1—1½ tiiru vasemale. Regulaatori abil reguleeritakse segu hulka, mis voolab läbi imemistoru silindritesse ja seega ühtlasi määratakse mootori töötamiskiirus.

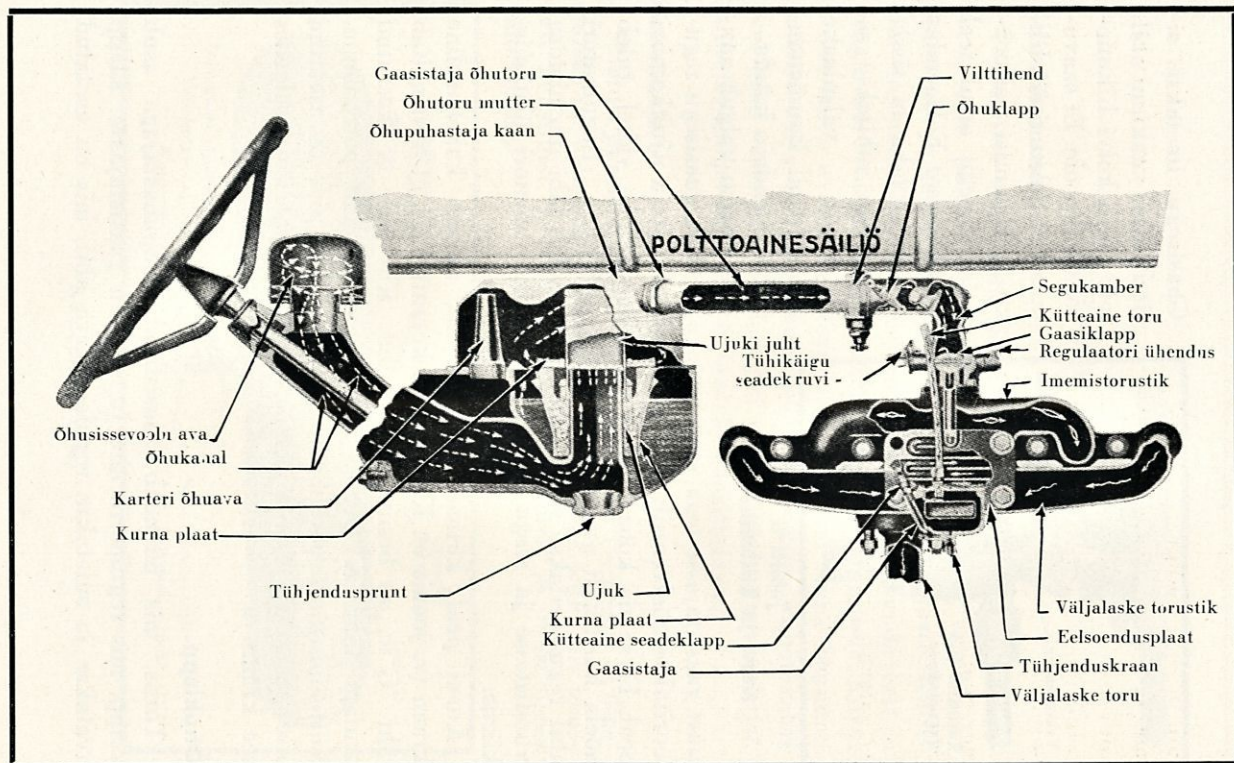
Kurni peal, kütteaine anuma all, asetseb kaheharuline kraan (v. joonis 6). Kui pide on keeratud nii, et osut näitab täht "G"le, on besiiinijuhe avatud. Kui pide on keeratud osutiga täht "K" peale, gaasistajasse voolab petrooleum. Kütteaine juurevool on täiesti suletud, kui pide on asetatud otse püstloodi. Töö lõpul jäetakse mootor seisma sulgedes see kraan.

Õhuklapp.

Torus, mis ühendab gaasistajat õhupuhastajaga asub klapp, mis reguleerib õhu juurevoolu gaasistajasse. Klapp avatakse ja suletakse reguleervarva abil, mis on asetatud

Gaasisegu imetakse silindritesse vaakumi abil, mis tekib kolvi liikumisega allapoole. Et saavutada petrooleumi täieliku gaasistamist, eelsoendatakse segu omal teel silindritesse. Eelsoendus toimub seeläbi, et sisseimev segu juhitakse silindritesse väljalaske gaaside abil kuumendatud eelsoendaja kaudu.

Kütteaine valgub anu-



Joonis 7.
Gaasistaja seadeldis.

nii, et ta on hõlpsasti käsitatav juhi istmelt. Kui varb tõmatakse välja, sulgub õhuvool, mille tagajärjel gaasisegu muutub väga küllastatuks s.o. sisaldab palju petrooleumi ja vähe õhku. Kui varb lükata sissepoole, avaneb õhuklapp, mille läbi gaasisegu muutub hõredamaks.

Õhuklappi kasutatakse ainult mootori käivitamisel, et anda mootorile tihedamat segu, mis kergendab käivitamist. Muul ajal hoitagu klapp täielikult avatuna.

Gaasisegu reguleerimine.

Gaasisegu reguleeritakse nõelventiili abil ujukkambril, mida-nagu eelpool öeldud — harilikult avatakse umbes 1—1½ tiiru. Kui nõela pöörata vasemale, gaasisegu muutub tihedamaks ja kui teda pöörata paremale, hõredamaks.

Kui mootor käibib liiga rikkaliku või tiheda gaasiseguga, tahmub kiiresti kompressiooniruum, klappide ja kolbide pead ja mootor läheb ruttu kuumaks. Peale selle mootor käibib ebahühtlaselt ja turtsub ning võib lämbuda ja jääda seisma, kui segu muutub veelgi tihedamaks. Kui segu on liiga tihe, väljalaske gaasid on mustad.

Gaasisegu tuleb alati hoida nii hõredana kui võimalik, kuid nii et mootori jõud ei väheneks. Liig hõre segu annab end tunda paukumisega sumbutajas. Selle põhjuseks on asjaolu, et segu ei süütu silindrites, vaid surutakse välja sumbutajasse toorel kujul, kus ta siis plahvatab järgmise väljasure ajal.

Õige vahekorraga gaasi ja õhusegu annab peaaegu suitsu ja haisuvaba väljalöögi gaase.

Õhupuhastaja.

Õhupuhastaja ülesanne on puhastada õhku enne kui see seguneb kütteainega gaasistajas. Õhupuhastajas õhk tõm-

matakse alasureve tõttu läbi veekihi, mille tagajärjel kõik mustus, tolm, liiv jne. kõrvaldatakse ja valgub õhupuhastaja põhja.

Õhk, läbides veekihi, võtab enesesse osa vett niiskuse kujul, mis pärast vee pind puhastajas aegamööda langeb. See pärast tuleb lisada vett õhupuhastajasse paar korda päevas.

Kui veepind langeb liiga madalale, sulgub automaatselt õhu juurevool, mille tagajärjel mootor saab liiga tiheda segu ja lõpuks lämbub, jäädes seisma; samuti juhtub siis kui ujukid on vigastatud ja pole veekindlad. *Päeva töö lõppedes õhupuhastaja tuleb tühjendada ja nimelt kohe peale mootori seismapanekut. Tolm ja muu mustus hõljub siis veel vees ringi ja väljub ühes selle väljalaskmisega.* Kui vesi jäetakse sisse üle öö, õhupuhastaja põhja tekib mustuse kord, mida on raske kõrvaldada. Väga külmal ajal võib vee asemel tarvitada petrooleumi, millega hoitakse ära õhupuhastaja külumine.

SÜÜTESÜSTEEM.

Magneeto.

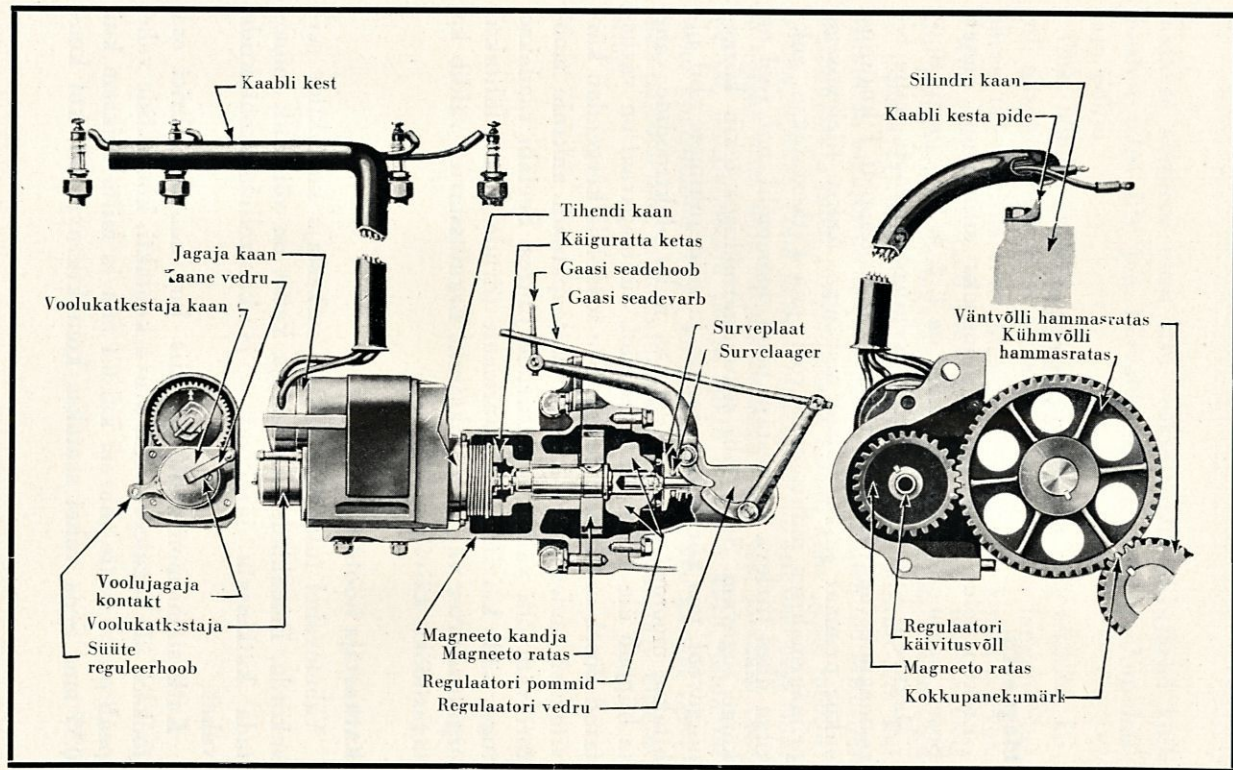
Elektrivoolu, gaasisegu süütamiseks silindrites, annab Bosch magneeto. Süütejärjekord on 1, 2, 4, 5 (v. joonis 8).

Magneeto kujutab enesest kõrgepinge aparaati, mille terasmagneti tugevas magnetväljas tiirleb doppelt T kujuline ankur primaar ja sekundaar mähisega. Ankru tiirlemisega primaarmähises indutseerub vool, mis katkestatakse, ankuruga ühes tiirleva katkestaja poolt, momendil, mil vool on kõige tugevam. Selle läbi sekundaarmähises tekib kõrgepingevool, mis kõrgepinge jagaja ja süütejuhtmete abil juhitakse mootori süüteküünlatesse, mille elektroodide vahe ta hüppab üle elektri sädeme näol. Süüteaparaat on varustatud Bosch ergutusstarteriga. See seadeldis kergendab käivitamist, andes suure kiiruse süüteaparaadi ankrule mootori vāntvõlli väikeste algtiirude juures. Seeläbi saadakse tugev säde käivitamisel. Suuremate tiirude juures lülitakse ergutusstarter välja automaatselt. Ergutusstarter vāldib ka tagasilööke käivitamisel.

Katkestaja hooldus.

Vahetevahel tuleb kontrollida katkestaja kontaktide seisukorda. Eemaldades katkestaja katte, on võimalik toimetada katkestaja järelvaatust ja kontrollida kontaktide vahet.

Katkestamismomendil, s.o. siis kui haamri fiibrist osa jookseb üle reguleerrõngal asuva kontakti, kontaktide vahe peab olema mitte suurem kui 0.4 mm ja mitte väiksem kui 0.35 mm. Seda vahet seatakse kontaktkruvi abil, kui kon-



Joonis 8.
 Magneeto.

taktmutter on lahtikeeratud. Siis võib kontrollida vahet kontroll-lehega süütevõtmel, mis kuulub iga traktori varustuse hulka.

Õliseid ja ebatasaseid kontaktkruvisid tuleb ettevaatlikult puhastada ja tasandada peene viili abil. Selleks otstarbeks pole vaja väljavõtta katkestajat süüteaparaadist, kuid tuleb eemaldada reguleerrõngas. Kui sõrmega suruda fiibrist osale, avanevad kontaktid ja neid võib kergesti puhastada ja viilida.

Kontaktkruvide puhastamiseks ei tohi mingil tingimusel tarvitada liivapaberit ega smürgelriiet.

Magneeto kohaleasetamine.

Kui igaaastase järelvaatuse puhul või mõnel muul põhjusel on vajalik eraldada magneeto mootorist paranduseks või reguleerimiseks, see toimub nelja kruvi vabastamisega, mille abil magneeto on kinnitatud alusele.

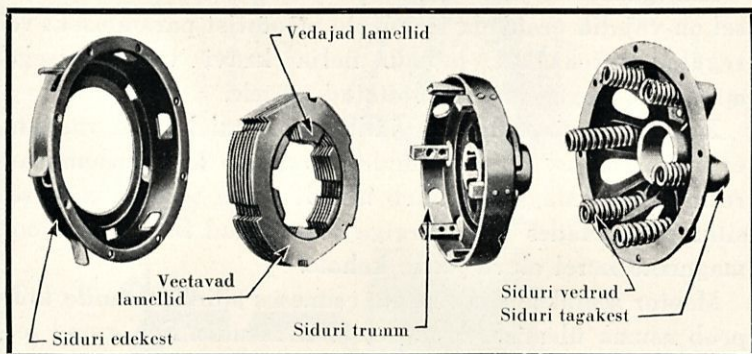
Kui magneeto asetatakse jälle tagasi, tuleb hästi vaadata, et ankur oleks õiges seisundis magneeto käivitushammasratta suhtes. Magneeto tuleb nimelt seada süütele esimeses silindris, asetades "R" märgiga tähendatud fiiberratta joon magneeto kerel oleva joone kohale.

Mootor seatakse siis süütele esimeses silindris, mille kolb peab asuma ülemises kompressioon asendis. See asend leitakse kõige paremini seeläbi, et käänatatakse välja esimese silindri süüteküünal, hoitakse pöial küünlaaugu ees ja pööratakse käivitusvändast kuni tundub, et silindris tekib surve. Siis pistetakse traadiots läbi küünlaaugu silindrisse ja hoitakse see vastu kolvi pead, pöörates seejuures edasi käivitusvanta, kuni tundub, et kolb on saavutanud kõrgeima asendi, siis seatakse magneeto kohale ja kruvitakse kinni oma alusele.

JÕUÜLEKANNE.

Sidur.

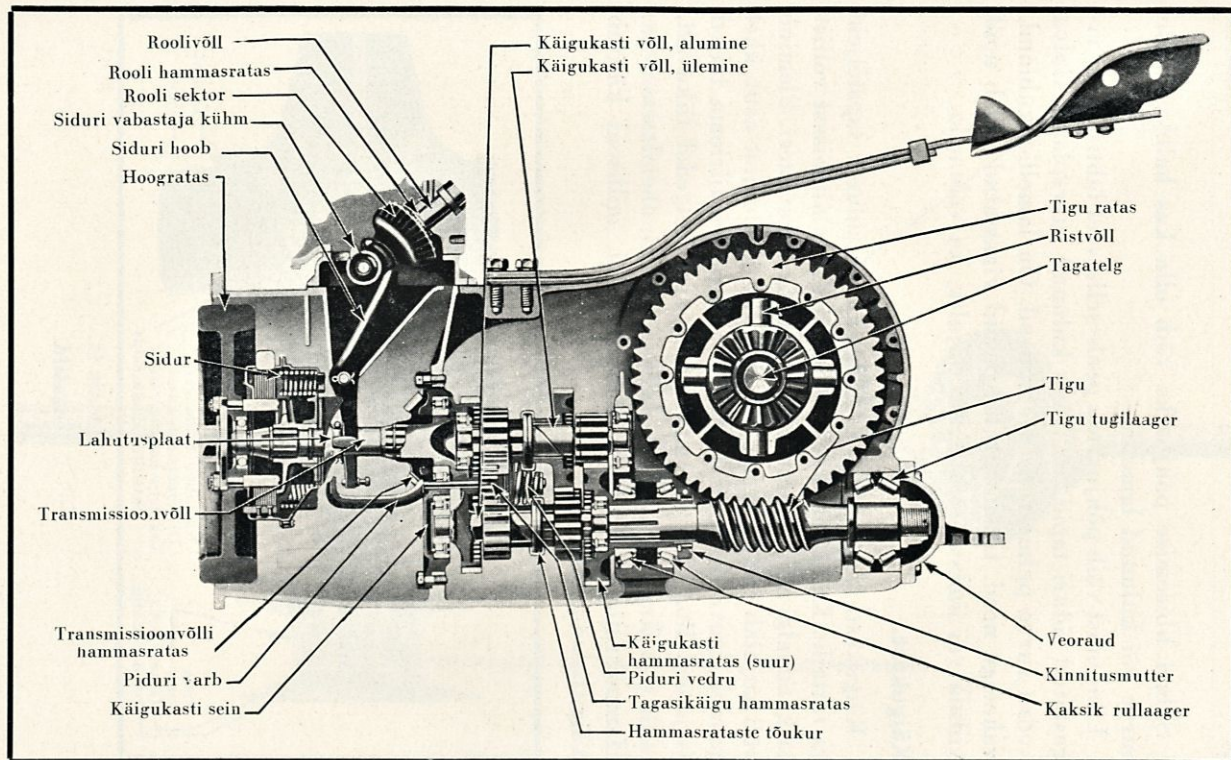
Jõu ülekanne mootorist käigukasti toimub seadeldise abil, mida nimetatakse siduriks ja mis koosneb teatud arvust teras kettaist või lamellidest. Nende lamellide aeglase kokkusurumisega on võimalik kanda üle mootori jõudu tagaratas-tele ilma tõugeteta. Lamellid on kahesugused, vedajad ja veetavad. Vedajad lamellid on asetatud kuuele poldile, mis on kinnitatud hoograttale. Veetavad lamellid on kuue väljalõike abil kinnitatud siduri trumlile, mis omakord on ühendatud transmissioon võlliga, mis ulatub käigukasti (v. joonis 9).



Joonis 9.
Sidur lahtivõetuna.

Kui siduri pedalit lasta tõusta üles, kuus vedru suruvad kokku lamellid ja seejuures tekkiv hõõrumine paneb siduri tiirlema tervikuna.

Kui siduri pedaal surutakse alla, kõrvaldatakse vedrude surve, nii et lamellide komplektid tiirlevad üksteisest eraldi. Sidur lakkab siis töötamast (mootor on lülitatud välja).



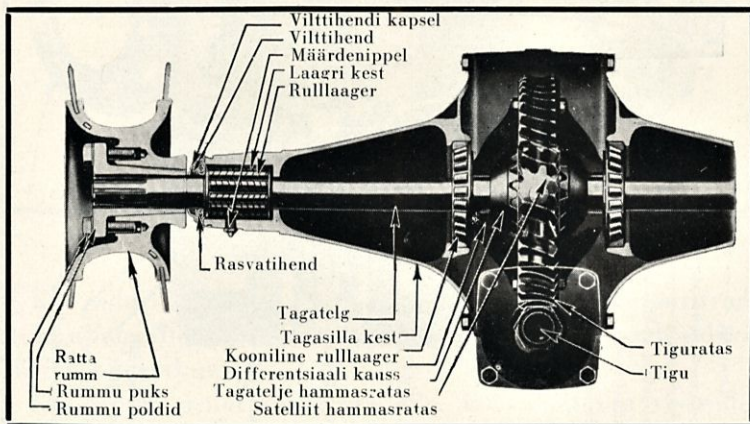
Joonis 10.
 Käigukast ja sidur.

Siduri libisemise põhjuseks võib olla kas halb vedrude surve või kulunud lamellid.

Libisemist võib põhjustada peale selle veel lahtised või vigastatud siduri tapid, või väga kulunud surveplaat. Halva vedru surve puhul vahetage vedrud. On lamellid kulunud, vahetage need. On hoogratta poldid vigastatud, tuleb neid viilida või ümberpöörata, kui vajalik, ka vahetada.

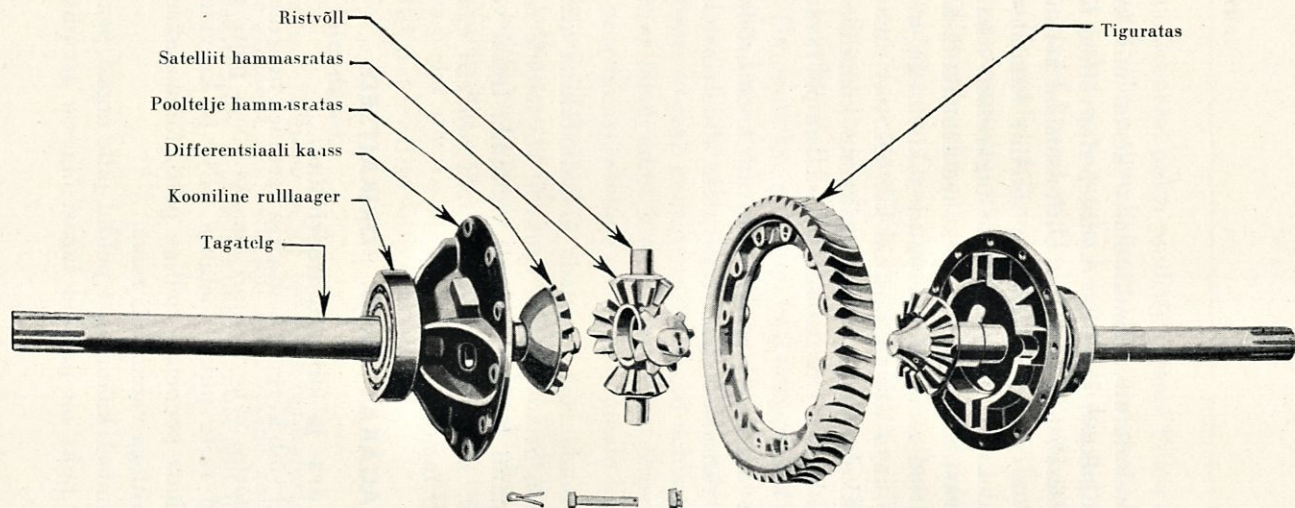
Käigukast.

Käigukasti kaudu toimub ja ülekanne sidurilt tagateljele ja rattaille. Käigukast koosneb ülemisest ja alumisest võllist ja kummalgi asetsevatest mõnedest hammasratastest. Ülemine võll kujutab enesest mootori võlli jatku ja alumine asub ühel joonel tiguvõlliga, mis tiguratta abil paneb tiirlema teljed (v.joonis 10). Osa hammasrattaist asub telgedel liikuvalt, mille tagajärjel hammasrattaid võib mitmeti ühendusesse viia. Hammasrattaid lükatakse kahvlite abil, milliseid käsitab käiguvahetuskang.



Joonis 11.

Tagsild.



Joonis 12.

Differentsiaal ja tagateljed, koostamisasendis.

Tagasild.

Tagasild, mahutatud tolmukindlasse kesta, mis kujutab endast osa käigukasti kambrist, koosneb tiguvõllist, tigurat-tast, differenttsiaalset ja telgedest. Differenttsiaal koosneb rist-võllile asetatud neljast koonilisest satelliit hammasrattast. Tema ülesandeks on kompenseerida tagarataste ebahühtlast tiirlemise kiirust, mis vajalik näiteks tee käänakuil. Kui mõ-lemad tagarattad töötavad ühesuguse takistusega, kogu ta-gatelg tiirleb nagu üks tükki, kuid kui takistav vastusurve on erinev, hakkab töötama differenttsiaal s.o. koonilised ham-masrattad hakkavad tiirlema oma telgedel ja pööravad pool- telgi erineva kiirusega.

Pooltelgede sisemised otsad toetuvad koonilistele rull- laagritele ja välimised otsad tugevatele silindrilistele rull- laagritele.

Veoraud.

Ainult veorauda võib kasutada ühendustükina atrade ja muude põllutööriistade veoks. Vankrite või muude raskuste veol, võib samuti kasutada ainult veorauda trossi või keti kinnitamiseks. *Mingil tingimusel ei tohi veoketti ega trossi asetada ümber tagasilla kesta.*

TAGARATTAD JA PORIKAITSED.

Tagarataste ära- ja külgemonteerimine.

Tagarattaid võib kergesti võtta ära asetades tungraud veo- raua alla ja tõstes vähe traktori tagaosa. Neli polti, millega on kinnitatud ratta puks, võetakse välja ja kruvides sisse kaks sellekohast peenema vindiga polti, tõmmatakse välja ratta puks, millega vabanebki ratas.

Ratta asetamisel, käänatakse poldid jälle tagasi, peale selle kui ratas ja puks on pandud tagasi õigesse asendisse, ta-

gudes tarbekorral puksi puuhalu otsaga. Puksi ei pea mingil tingimusel lööma sisse haamriga. Seejuures tuleb panna tähele, et puksi ei surutaks kaugemale kui telje välisotsani, kuna vastasel korral võib vigastada vilttihendit. Kinnitage peale selle poldid, käänates neid üksteise järele, kuni kõik poldid on pingutatud ühtlaselt.

Töötades pehmel maal, võib juhtuda, et traktori rattad sööbuvad maasse, nii et nad ringi hakkavad käima. Kui sel puhul kaasas on mingi plank või tugev puuhalg, mida seks otstarbeks võib mahutada adra või äkke peale, on võimalik säära-sest kohast ka omal jõul hõlpsasti üle pääseda.

Puuhalg pannakse põikipidi tagaratta ette, nii et ta mahuks kahe ratta küüne vahele. Siis lahutatakse sidur ja pannakse sisse esimene käik, vabastades peale selle aeglaselt siduri pedalit. Ratas keerab ennast seejuures nii öelda puuhalu peale ja traktor läheb edasi kindla maa peale. Enne selle operatsiooni sooritamist, asetage ader madalamale künnile, et hõlbustada edasiliikumist.

Kui traktor sarnaselt maasse sööbub, võib juhtuda, et ederrattad hakkavad tõusma õhku, kui katsutakse august välja sõita. Niipea kui seda on märgata, lahutage viibimata sidur, surudes pedali alla. Lahutage ader või muu järel veetav põlutööriist traktorist ja katsetage uuesti.

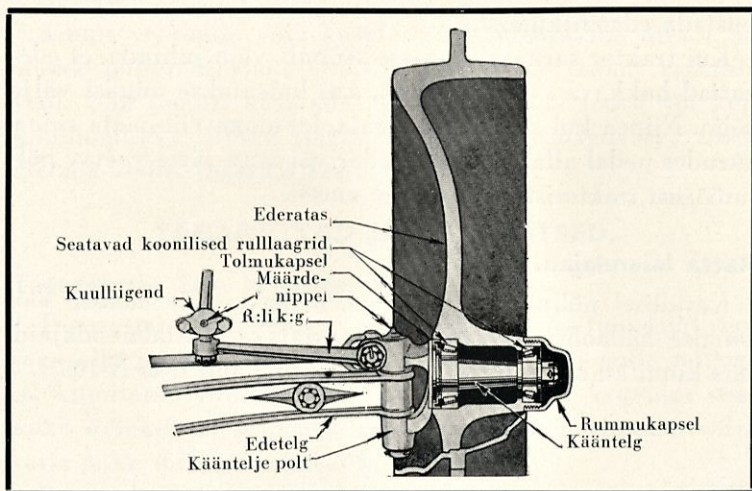
Ratta laiendajad.

Kevadisel põlluharimisel väheneb tagarataste maasse sööbumise hädahoht suuresti, kui kasutatakse rattalaiendajaid, mis kinnitatakse ratastele kuue klambri abil (osa N-1087).

EDETELG.

Edetelg on kinnitatud kolmest kohast, nii et telg kui ka rattad on kergesti liikuvad. Selle kinnitusviisiga on saavutatud hea painduvus ebatasasel maal. Vedrutust võimaldab kummi puhver mootori kinnituskohal. Üks kord nädalas tuleb edetelg järelvaadata ja kontrollida, et kõik poldid ja mutrid oleksid hästi pingutatud, ja ederatta laagritel ja tüürijuhtmeil õige liikuvus. Kõik liikuvad osad peavad olema alati hästi määritud ja hoitama puhtad tolmust ja mustusest.

Iga 100 tunni põllutöö järel tuleb määrat lisada ederatta laagritele. Kui laagrid on liiga lõdval, asetage tungraud edetelje alla ja võtke ära rattakapsel. Tõmmake lõhis välja ja kinnitage mutrit kuni ratas hakkab kinni jääma. Keerake siis



Joonis 13.

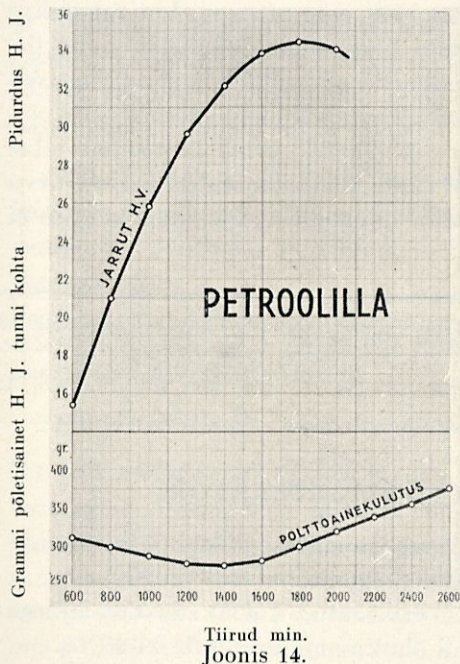
Edetelg.

mutter vabamale ühe või kahe augu võrra kuni ratas jookseb vabalt. Enne kapsli tagasi panekut ei tohi unustada kinnitada tellimismutter lõhisega.

PIDURDUSSÜSTEEM.

Traktori pidurdussüsteem asetseb käigukastis ja teda käsitatakse siduri pedali abil. Piduri telg läbib tagasikäigu hammasratta. Selle hammasratta taga on 12 piduri lamelli, neist 5 tiirlevat ja 7 seisvat. Piduri telje otsas on vedru, mis pidur-

Standard Fordson mootori $4\frac{1}{2}$ " Pidurdus H. J.
Kingston petrooleum gaasistajaga ja 4,6
kg/cm² survega



Tiirud min.
Joonis 14.

damisel surub kokku ülaltähendatud lamellid. Kui siduri pedali surumisel alla, ta on jõudnud selleni, et mootor on täiesti lahutatud, piduri telg viiakse ettepoole, mille tagajärjel vedru surub kokku piduri lamellid. Kui siduri pedaal pole surutud alla, vedru ei avalda mingit survet siduri lamellidele, ega tagasikäigu-hammasrattale. Vaadake hästi järele, et piduri käpa ja reguleer kruvi vahe võrduks $7/16$ ". Kui see vahe on väiksem, võib juhtuda, et käigukast puruneb.

FORDSON RIHMASEIBID.

Statsionaarse töö jaoks võib saada rihmaseibi seadeldise, mida müüakse lisavarustusena. Rihmaseibi on hõlpus monteerida eemaldades jalatoe ja kinnitades selle asemele samade poltidega seibi. Rihmaseibi ääriku vahele tuleb asetada 1 või 2 paberist tihendit N-7166. Kui kruvid on kinnitatud, kontrollige, et hammasratastevaheline liikumisruum oleks küllaldane, liigutades seibi edas-tagasi. Kui ei peaks olema küllaldast vabaliikumist, lisage veel üks tihend. Rihmaseibid on vabakäiguga või ilma. Veorihma peal olles võib mootorit käivitada ainult siis, kui rihmaseib on vabakäigul, või kui siduri pedaal on alla surutud.

Kui traktorit kasutatakse seisva jõuhallikana, on väga tähtis, et tiirude arv hoitaks 1100 peal minutis, kui tahetakse kasutada jõudu rihmaseibil kõige otstarbekamalt. Selle tiirude arvu juures mootor arendab umbes 26 h. j. *Veenduge selles, et veefav rihmaseib oma suuruselt oleks säärane, mis võimaldaks anda mootorile õige tiirude arvu.* Alltoodud tabel näitab, millist rihmaseibi tuleb kasutada teatud tiirude arvu juures. Traktori rihmaseibi läbimõõt on 241 mm. ja seda ei tohi muuta.

Aetava masina tiirude arv.	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	2000
Aetava masina rihmaseibi läbimõõt.	883	663	530	442	380	331	294	265	241	221	204	183	176	132

FORDSON TÖÖSTUSTRAKTOR.

Tööstustraktor on samasuguse ehitusega kui põllutöotraktor (v. lk. 5) väljaarvatud järgmine:

RATTAD. Malmrattad, varustatud kaksik täiskummidega $40 \times 5''$ taga ja ederattad õhukummidega $24.5'' \times 4''$ või

äravõetavad kaksik kilprattad, varustatud balloonkummi-dega $11.25 \times 24''$ taga ja 600×16 ees.

PIDURID. Seest laienevad täiesti kaetud käsipidurid töötavad tagaratastele, peale selle käigukastipidur.

GAASISTAJA JA SILINDRIKAAN. Kingston gaasistaja, petrooleumi või toorõli jaoks madalsurve silindri kaanega või Zenith bensiini gaasistaja kõrgesurve silindri kaanega.

HÄALESUMBUTAJA. Sama tüüpi kui Ford B mudelil, kuulub tavalise varustuse hulka.

ELEKTRIVARUSTUS: (soovi korral ka põllutööriktoreile). Kõrgepinge magneeto ergutusstarteriga. 6 voldiline dünamo ja 30 amp. tunniline akkumulaator. Dünamot kui ka ventilaatorit käivitab V-kujuline rihm väntvõllilt. Kaks valgusheitjat tavalise varustusena. Signaalpasun on monteeritud parempoolsele valgusheitja jalale.

ARMATUURLAUD. Armatuurlaud on varustatud ampermeetriga ja valgustuslülitajaga 4 lülitamisvõimalusega: (arvates vasemalt): täistuled, pooltuled, laadimine ja katkestamine. Signaalinupp.

ÕHUPUHASTAJA. Sama mis põllutööriktoreil, kuid soovi korral ka kuiv õhupuhastaja.

ÜHENDUSSEADELDIS. Automaatne veokonks.

ÜLEKANDESUHTED. (V. lk. 10.) Tööstustraktor on saada-val aeglase ülekandega (punane märk) või kiire ülekandega tiguvõlliga (N-4607) ja tigurattaga (N-4210A), mille kiirus on suurem põllutööriktori omast. Tiguvõlli ja tiguratta vahetamisega võib aga selle traktori kiirust alla viia samale kiirusele mis põllutööriktoreilgi.

	Õhukummidega. Täiskummidega.	
Kaal töövalmilt	1,700 kg.	2.000 kg.
Kaal edetelje all	600 „	600 „
„ tagatelje all	1,100 „	1,400 „
Telgedevahe	1.0 m.	
Traktori pikkus	2.5 „	
„ laius	1.58 „	
„ kõrgus	1.52 „	
Ederataste vahe	1.07 „	
Tagarataste vahe	1.50 „	
Vabaruumi kõrgus maast	0.20 „	
Veokonksu kõrgus maast	0.50 „	
Pöörderaadius	5.20 „	

TÖÖRIISTADE KAST. Tööriistade kasti kannab hoidja, mis kinnitatud kahe silindrikaane poldiga. Peale tavalise komplekti kogu sisaldab järgmisi eritööriistu õhukummidele: õhupump, tungraud ja kaks kummi labidat.

MÕÕDUD JA NÕUETAVAD LIIKUMISVAHED.

Kolvid. — Kolvid tulevad passida silindritesse liikumisvahelga 0.002"—0.004".

Kolvirõngad. — Kolvirõngaste otste vahe peab olema:
ülemisel rõngal 0.012"—0.015"
kahel keskmisel rõngal 0.010"—0.012"
alumisel rõngal 0.008"—0.010"

Klapitõukurid. — Vahe klappide ja klapitõukurite vahel peab olema 0.016"—0.020".

Käigukast. — Käigukasti völliude pikku-liikumisvõimalus peab olema:

Ülemisel völlil 0.010"—0.027" — alumisel völlil 0.014"—0.052".

Magneeto katkestuskontaktid. — Vahe magneeto katkestuskontaktide vahel peab olema 0.015".

Süüteküünlad. — Süüteküünlate elektroodide vahe peab olema 0.020"—0.025".

Kolvisõrme liikumine kepsu ülemises laagris 0.0005".

Kolvisõrme liikumine kolvis 0.0005".

Väntvõlli pikku-liikumine 0.002"—0.004".

Kepsu alumise otsa külgliikumine 0.015".

MIDA NÕUTAKSE TUBLILT TRAKTORIJUHILT,

et traktor töötaks vahetpidamata kogu töö ajal,
et mootor käibiks vaikselt ja ühetasaselt ilma vahelejätmata ja
et väljalaske gaasid ei sisaldaks musta suitsu,
et käiguvahetus toimuks mürata ja sidurdamine rahulikult ja
sulavalt,
et mootor *kunagi* ei ründaks. Eriti külmale mootorile võib
sellega mõne minuti jooksul teha samasuurt viga kui mitme
nädalalise tugeva veoga,

- et kahtlased hääled mootoris või käigukastis *viibimata* kontrollitaks ja kõrvaldataks,
- et juht hangiks asjatundlikku abi kui ta ise ei saa teha kindlaks või kõrvaldada häireid,
- et veetava masina suurus alati vastaks traktori veovõimele. Liiga väikene tööriist või masin on ebaökonoomne, samuti liiga suur, sest siis oleks vajalik sooritada töid esimese käiguga, mille järelduseks on väikene töötõhusus, suurem kütte- ja õlikulu ning suurem traktori kulumine,
- et traktor alati hoitaks puhtana ja korralikuna.

MOOTORIHÄIRED JA NENDE PÕHJUSED.*a) Mootor ei lähe käima:*

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Anumas ei ole kütteainet. | 5. Mustunud süüteküünlad. |
| 2. Kütteaine kraan on kinni. | 6. Magneeto katkestuskontaktid põlenud või mustunud. |
| 3. Mustus kurnis. | 7. Gaasisegu liiga tihe või hõre. |
| 4. Õhupuhastajas liiga vähe vett. | |

b) Ülikuumenemine:

- | | |
|---|---|
| 1. Jahutajas liiga vähe vett. | 6. Gaasisegu liiga tihe või hõre. |
| 2. Õli liiga vähe. | |
| 3. Ventilaatori rihm libiseb, või on katki. | 7. Veeringvool takistatud jahutajas leiduva mustuse läbi. |
| 4. Nõgi plahvatuskambris. | 8. Mustunud süüteküünlad. |
| 5. Liiga hiline või varajane süüde. | 9. Veepuudus õhupuhastajas. |

c) Mootoril pole jõudu, käibib ebaühtlaselt:

- | | |
|--|---|
| 1. Halb kompressioon ebatihedate klappide tagajärjel. | 5. Väljalaske klappide vedrud nõrgad. |
| 2. Ebasobiv gaasisegu. | 6. Klapiarte ja tõukurite vahe liiga suur. |
| 3. Magneeto katkestuskontaktid mustunud või ebaõieti reguleeritud. | 7. Mustunud süüteküünlad või halvasti asetatud elektroodid. |
| 4. Gaasitorustik ebatihed. | |

d) Mootor kolksub:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Nõgi kolbide peadel. | 5. Liiga varajane süüde. |
| 2. Ebatihedad kepsulaagrid. | 6. Mootor on liiga kuum. |
| 3. Ebatihedad vāntvōllilaagrid. | 7. Gaasisegu liiga tihe või hõre. |
| 4. Ebatihedad kolvid ja kolvisõrmed. | |

Kui kolksumine ilmneb, tuleb kohe alustada vea otsimist ja kõrvaldamist. Pöörake volitatud Ford esindaja poole.

SISU.

	Lkg.		Lkg.
<i>Eritelu</i>	3	<i>Kütteaine süsteem</i>	20
<i>Edetelg</i>	34	<i>Süütesüsteem</i>	25
<i>Rihmaseib</i>	36	<i>Tagarattad</i>	
<i>Õhupuhastaja</i>	25	Monteerimine	32
<i>Jahutaja</i>		Rattalaiendajad	35
Hooldus	19	<i>Reguleerimine</i>	
Puhastus	18	Ederataste laagrid	34
Täitmine	17	Katkestaja	25
<i>Jahutussüsteem</i>	17	Ventilaatori rihm	18
<i>Gaasistaja</i>	20	<i>Traktori</i>	
<i>Magneeto</i>		Käivitamine	11
Järelvaatus	27	Sissetöötamine	15
Õlitus	27	Käigud	15
<i>Möödud</i>	6	<i>Ülekandesuhted</i>	8
<i>Mootor</i>		<i>Jõuülekanne</i>	
Jahutus	17	Sidur	28
Käivitamine	9	Tagatelg	32
Seismapanek	12	Käigukast	30
Vigade otsimine	11	<i>Õlitussüsteem</i>	14
Õlitamine	14		

